

Saab 9X Concept 2001

NEVS-brevet	lördag 18 maj
Föregående	fredag 17 maj

1. Gammal mot ny: Porsche Boxster

2. Provkörning av Shelby Daytona Cobra 289 Coupé replika

3. Grattis Ford Maverick!

Teknikens Värld ALLT OM BILEN

1. Gammal mot ny: Porsche Boxster

Erik Wedberg 5 maj 2019

När Porsche Boxster föddes 1996 sattes storebror 911 på hårt prov. Och med åren har inte konkurrensen blivit lättare. Vi kör Porsche Boxster S (2000) mot Porsche 718 Boxster GTS (2018).



Ända sedan lanseringen för drygt 20 år sedan har den fått dras med epitet som instegs-Porsche, budgetsportbil och, kanske allra värst, inte en riktig Porsche. Ibland kan jargongen i de egna leden vara hård, inte minst i bilvärlden. Historien är fylld av fullt dugliga bilmodeller som av en eller annan anledning har pekats ut som svarta får som inte riktigt är värdiga sina företagsnamn.

Porsche är inget undantag. Många är de hårdnackade puritaner som tycker att en riktig Porsche ska ha en luftkyld motor hängande ut över bakaxeln. Inget annat duger. Det är fel! Kan vi slå fast det här och nu? Att Porsche Boxster är en fullvärdig Porsche att räkna med kan inte bli så mycket tydligare än det är i dag.

På en av sensommarens sista cabrioletmässiga dagar ger vi oss ut med två Boxstrar. Den ena – en helt fabriksny 718 Boxster GTS är förstås precis så supersnabb och välbalanserad som vi vet att senaste generationen av Boxster är. Men den andra – en 18 år gammal Boxster S – ska komma att överraska våra bilförarsinnen på ett sätt som få andra snart 20 år gamla bilar kan göra.

Historien om Boxster börjar i Detroit år 1993. Där och då ställde Porsche ut en liten silvrig konceptbil som fick alla betraktare att tänka på 1950-talet. På James Dean. På Porsche 550 Spyder. Det är associationer som förstås inte är helt fel när man som Porsche försökte sig på att lansera en helt ny modellserie med en, låt säga, aningen mer lättsmält prissättning än 911 och 968.



För oss som inte har kört Boxster på länge
blir de första minuterna bakom ratten omvälvande, ”oj, vad bra den är fortfarande!”.

Anspänningen inför premiärvisningen på Detroitsalongen måste ha varit stor, vi vet ju hur det gick med de tidigare försöken med 914 och 924. De blev inga dåliga bilar i sig, men försäljningsmässigt gick de inte riktigt som Porsche hade tänkt sig. Till saken hör att Porsche vid början av 1990-talet inte var vid full vigör. Ekonomin var inte tillnärmelsevis lika god som nu och man tvingades spara pengar på flera sätt. Ett sätt var att effektivisera utvecklingen av nya modeller och rent konkret innebar det att 993-generationens uppföljare 996 togs fram i stort sett jämsides med den nya ”lillporschen” som skulle komma att bli Boxster.

Två utvecklingslag arbetade i nära relation för att bilarna skulle kunna dela så många komponenter som möjligt och i de fall då kompromisser var oundvikliga hade 911 högsta prioritet. Det här arbetssättet gjorde att man till en rimlig kostnad kunde hålla hög kvalitet på båda bilarna och att de stod färdiga i princip samtidigt.

Först att släppas ut på marknaden blev Boxster, internt benämnd 986. Vid introduktionen 1996 blev den Porsches första bil med vattenkyld boxersexa och med det var de luftkylda boxersexornas epok över. Det här var en helt nykonstruerad motor med typnumret M96 och slagvolym på 2,5 liter. 204 hästkrafter fanns vid 6 000 r/min. Motorn hade fyra ventiler per cylinder, variabel ventilstyrning och byggdes helt och hållet i aluminium.

Konstruktörerna ville gärna behålla boxerkonstruktionen som varit en symbol för Porsche sedan starten, men de luftkylda motorernas utvecklingspotential var uttömd. För att kunna använda fyrventilteknik och variabel ventilstyrning krävdes vattenkylning. Det enda som blev kvar från de gamla motorerna var torrsumpssmörjningen.

Den silvriga Boxster vi har fått tag i hos BD Bil i Täby utanför Stockholm ser inte mycket ut för världen, åtminstone inte jämfört med den läckra konceptbilen. Konceptet, med sin metalliska framtoning som om den vore huggen ur ett solitt aluminiumblock och den leverpastejsröda inredningen, sitter för evigt inpräntad i mångas bilhjärtan. Inte minst i de som var unga, okritiska och mottagliga nog. ”Vår” bil för dagen är silverfärgad och har de gula blinkersglasen bak och svart inredning, det vill säga som merparten av alla de Boxsters som såldes under slutet av 1990-talet.



Porsche Boxster av första generation (986) har hunnit bli drygt 20 år gammal.

Inte blir det så mycket mer dramatiskt när vi startar den heller. De luftkylda boxersexorna har en oerhört karaktäristisk klang vid kallstart. Eller, klang och klang… Det låter mest som om någon har kastat in en näve grus som vid uppstart vispas runt i motorn. Härligt låter det hur som helst. Med vattenkylningen försvann en stor del av det ljudet, Boxster-motorn susar igång försiktigt och gör inte mycket väsen av sig. Nu är det dags att trampa ner den tunga och långa kopplingen, föra den långa växelspaken till ettan och dra iväg.

För oss som inte har kört Boxster på länge blir de första minuterna bakom ratten omvälvande, ”oj, vad bra den är fortfarande!”. Hela bilen dryper av Porsche-känsla och om man ska ta det bästa först så får vi börja med att kommentera styrningen. I dag är styrservo med hydraulisk motor i stort sett ett minne blott men vid slutet av 1990-talet dominerade de än och bäst av alla var Porsches hydrauliska styrningar. Undertecknad, som ägde en 911 Carrera (996) under några få och härliga år, måste faktiskt erkänna att känslan i Boxster-ratten är överlägsen.

Den lilla mittmotor-Boxstern har lite mer tyngd över framhjulen och får därmed ännu bättre precision och känsla i ratten. Under hård acceleration blir den inte lika lätt och okänslig som i 911 och i hög fart blir den klippstadig på ett sätt som 911-förare bara kan drömma om.

MEN, Boxstern är inte bäst på allt. I dag uppfattas Boxstern som långsam, trots att bilen vi kör är en Boxster S med den större 3,2-litersmotorn. Boxster S lanserades år 1999 med en cylindervolym som ökat från 2 480 cm3 till mer biffiga 3 179 cm3 och 252 i stället för 204 hästkrafter. Vevaxeln med längre slaglängd kom från 911 Carrera och variabla kamtider ger mer kraft i botten. Maximalt vridmoment, 305 Nm nås vid 4 500 r/min.

Det räcker tyvärr inte riktigt till för att ge den prestanda som chassit är förtjänt av. Boxster S kan pressas hårt in i böjarna med ett helt neutralt beteende och fantastiskt precision, det enda som saknas är mer knuff ut ur böjarna. Men sången finns där, när den platta sexan pressas uppåt i varvtalsskalan börjar den yla i precis rätt tonart.



I sittbrunnen känns mycket igen från 911. Ratten går dessvärre endast att ställa i längdled.

Visste du att…

Modellnamnet 718 lades till år 2016 som en hyllning till Porsche 718, även den med fyrcylindrig motor, som vann Targa Florio 1959 och 1960.

Hoppet över till 2018 års 718 Boxster GTS är dramatiskt, plötsligt sitter jag lägre, omsluten av en betydligt större bil som har mer mittmotorsuperbilskänsla än roadsterkaraktär. Styrningen kräver en stunds tillvänjning, den är nämligen reptilsnabb. När 718-serien lanserades 2016 blev styrutväxlingen 15 procent snabbare än tidigare Boxster och Cayman och styrväxeln hämtades från 911-familjen. Samtidigt som man måste konstatera att det här är en av marknadens absolut bästa elservostyrningar så ger den inte samma mekaniska närvarokänsla som originalet med hydraulservo.

718-bilen reagerar blixtsnabbt på minsta lilla rattrörelse men är alltjämt riktningsstabil i högre hastigheter. GTS är förstås inte alls en ny beteckning för Porsche men för 718-generationen är den hyfsat ny. 718 Boxster och Cayman har kunnat beställas i GTS-utförande sedan våren 2018 och om man gör det får man en bil som är förbättrad lite här och där. Nästan överallt faktiskt.

Effektmässigt innebär det 15 hästkrafter till (365 hk vid 6 500 r/min mot 350), lite lägre chassiinställning och marginellt aggressivare designspråk, allt jämfört med 718 Boxster S. Chassisättningen är tio millimeter lägre i GTS än i S och extrautrustad med sportchassi blir bilen ytterligare tio millimeter lägre samt begåvas med grövre krängningshämmare fram och bak. Torque Vectoring med mekanisk diffbroms ingår i standardutrustningen liksom Porsche Active Suspension Management (PASM).

Det förstnämnda hjälper bilen att styra in i kurvorna genom att läsa av förarens intentioner och sedan bromsa innerhjulet fram för att ge bättre styrrespons. Se det som en automatisk vänsterbroms om du vill. En annan GTS-detalj är så kallat aktiva växellådsfästen som gör att bilen kan ställas om från relativt mjuk till stenhård.



Röda bromsok och perforerade skivor skiljer Boxster S från Boxster ”utan S”.

Medan skillnaderna mellan en 718 GTS och en vanlig S är svåra att uppfatta utan att ha en av varje sort på plats samtidigt är det desto lättare att jämföra 2018 års 718 Boxster GTS mot 2000 års Boxster S. Ibland är det svårt att hitta ens en enda minsta gemensamma nämnare när man jämför bilar med samma modellnamn med 20 år mellan sig. Mycket kan hända i bilvärlden på så många år.

I det här fallet är de gemensamma nämnarna många. Båda bilarna har ett sällsynt smidigt, lättkört och balanserat chassi som inte kan matchas av de större 911-modellerna och båda tar sig an kurviga landsvägar på ett sätt som ständigt skapar sug efter mer.

Det finns förstås en sak vi inte har nämnt, och den saken är egentligen två. När Boxster och Cayman uppdaterades år 2016 och fick sifferbeteckningen 718 tappade de också två cylindrar. Den sexcylindriga boxermotorn på 3,4 liter utan överladdning byttes mot en turboladdad, fyrcylindrig boxermotor på 2,5 liter och med det försvann en stor del av charmen. Missförstå oss rätt, 718 GTS är nästan orimligt snabb och underhållande att köra, men en del av originaliteten har gått förlorad och med ett motor- och avgasljud som lika gärna skulle kunna komma från en Subaru Impreza blir Porsche-upplevelsen inte lika total.

Betyder det här att gamla Boxster S är bättre än nya, 718 Boxster GTS som kostar nästan 700 000 kronor mer? Ja, kanske. Om inte annat framstår den som det enda vettiga Porsche-köpet just nu. För cirka 150 000 kronor går det att hitta en välbevarad Boxster S som inte är ett gram mindre riktig Porsche än samtida 911 Carrera.

Vill du köpa en Boxster?

Grattis, då tänker du rätt! Första generationen Boxster är en av de mest prisvärda sportbilarna just nu och utan tvekan den mest prisvärda Porschen. Det går att hitta välanvända, välvårdade exemplar från 100 000 kronor och uppåt. Samtida 911-modeller kostar nästan tre gånger så mycket. Vårt bästa råd är att leta efter en Boxster med S-motorn och manuell växellåda, automatlådan är inte alls rolig och är mindre attraktiv på marknaden. Vill du köpa en helt ny 718 Boxster? Då börjar priserna på 553 000 kronor.



Ett av Boxsters trumfkort är det bakre bagageutrymmet som sväljer en hel del last.

Visste du att…

Porsche Boxster blev genast en så stor succé att fabriken i Stuttgart inte hann med. Finska licenstillverkaren Valmet kontrakterades för att höja tillverkningstakten. Boxster var Porsches storsäljare ända tills Cayenne lanserades 2003 och tog över titeln.



På GTS-modellen av 718 Boxster har avgasutsläppen en annorlunda diffusor som inramning.



Den otroligt kompetenta PDK-växellådan kostar 33 900 kr extra.
Sexväxlad manuell är standard.

Porsche Boxster S (2000)

Pris
Ursprungligt pris: 470 000 kr. Uppskattat pris (2018): 150 000 kr.

Motor
Bensin, 6-cylindrig boxermotor med två överliggande kamaxlar per cylinderrad. Cylindervolym 3 179 cm3. Max effekt 252 hk vid 6 250 r/min, max vridmoment 305 Nm vid 4 500 r/min.

Kraftöverföring
Mittmotor, bakhjulsdrift, 6-växlad manuell låda.

Hjul
Fram: fälg 7 tum, 205/50 ZR17, bak: fälg 8,5 tum, 255/40 ZR17.

Mått/vikt
Axelavstånd 242, längd 432, bredd 178, höjd 129, spårvidd fram/bak 146/151. Tjänstevikt 1370, maxlast 245. Tank 64 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 5,9 s. Toppfart 260 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning cirka 1,07 l/mil.



GTS-utförandet innebär att man får alcantara-interiör som standard.

Porsche 718 Boxster GTS (2018)

Pris

812 900 kr.

Motor

Bensin, 4-cylindrig boxermotor med två överliggande kamaxlar per cylinderrad. Turbo. Cylindervolym 2 497 cm3. Max effekt 365 hk vid 6 500 r/min, max vridmoment 430 Nm vid 1 900–5 000 r/min.

Kraftöverföring

Mittmotor, bakhjulsdrift, 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Hjul

Fram: fälg 8 tum, 235/35 ZR20, bak: fälg 10 tum, 265/35 ZR20.

Mått/vikt Axelavstånd 248, längd 438, bredd 180, höjd 127, spårvidd f/b 153/154. Markfrigång 13. Tjänstevikt 1 450 (1 480 med PDK), maxlast 225. Tank 64 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 150 liter fram, 275 liter bak.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 4,1 s. Toppfart 290 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning cirka 0,82 l/mil.



Fortfarande röda ok och perforerade skivor.
Keramiska skivor kan köpas till för 76 300 kr extra.



CD-växlaren är borta och ersatt av en pekskärm.
Systemet är det samma som i storebror 911.



718 Boxster är inte mindre praktisk än originalet, tvärtom. Här ryms mer bagage.



De tre mätarna finns kvar,
men nu är den högra en TFT-skärm som kan visa all möjlig information.



718 Boxster är Porsches minst säljande modell i Sverige.
Hittills i år har Porsche sålt 170 bilar av 718 Boxster/Cayman.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Provkörning av Shelby Daytona Cobra 289 Coupé replika

Linus Pröjtz

5 maj 2019

Shelby Daytona Cobra byggdes för att slå Ferrari 250 GTO. Den tävlade bara under två säsonger men lyckades med uppgiften – att som första amerikanska bil vinna en VM-titel. Vi kör en välbyggd svensk replika och fascineras av historien – men kanske allra minst av den där titeln.



Det är passande nog den 4 juli – USA:s självständighetsdag. Året är 1965 och på den extremt snabba landsvägsbanan i utkanten av Reims, i Champagne-distriktet i nordöstra Frankrike, är två Shelby Daytona Cobra på väg mot målflagg och vad som kommer att resultera i VM-titeln för GT-bilar. Det är första gången någonsin som en amerikansk bil lyckas med detta och det är första gången på över ett decennium som Ferrari inte vinner GT-klassen – det borde vara big news för Ford. De betalade ändå för kalaset och det var deras motorer som satt i bilarna.

Även för Shelby borde segern varit en enorm grej, bara fyra år efter att företaget startats och bara tre år efter att ursprungs-Cobran såg dagens ljus. Sanningen blev en helt annan och allting berodde på två saker. För det första kom aldrig Ferrari till start i klassen 1965 då deras mittmotorprototyp 250/275 LM inte klassades som GT-bil (med all rätt).

Shelby-teamet hade tydligt visat redan från start 1964 att Daytona Cobra var hysteriskt snabb och därför krävdes något extra från Ferrari – men så blev det aldrig. I stället drog de sig ur och utan Ferrari blev klassen en blek version av sitt fornstora jag. För det andra så hadeFord GT40 äntligen börjat vinna och det var Shelby som drev den tävlingssatsningen åt Ford. Utan att gå in alltför mycket på ämnet så kan vi kallt konstatera – GT40 stal all uppmärksamhet och energi från både Ford och Shelby.

LÄS MER: Bilder på Ford GT40 och Porsche 917



Formen plockade inspiration från de europeiska racerbilarna såsom 250 GTO, Aston Martins prototyp-GT DP 214 och Maserati Tipo 151.

Lasse Johansson startar sin Shelby Daytona Cobra på gårdsplanen i Tyresö utanför Stockholm – varje kolvslag känns rakt in i kropp och själ när den hårdtrimmade V8-motorn på 4,7 liter och 289 kubiktum startar. Förvisso handlar det om en replika, men en välbyggd sådan. Som följs åt av sin FIA HTP-handling (Historic Technical Passport), vilket innebär att den anses vara byggd exakt så som de sex originalbilarna. Jag ska inte sticka under stol med att det hade varit underbart att köra en av de sex originalbilarna – men det är lättare sagt än gjort att ordna. Så när vägarna ligger torra, solen skiner och tanken är fylld till brädden i en Shelby Daytona Cobra så tar man chansen – replika eller ej…

I stort sett direkt efter att första vanliga Cobra 289 hade levererats till kund så blev den konkurrenskraftig på racerbanorna. Konceptet var lyckat från dag ett och i Shelby American Corporations lokaler på Princeton Drive i Venice Beach, Los Angeles, utvecklades Cobra-konceptet på nästintill veckobasis när allting tog fart. Cobra krossade motståndet på de korta och kurviga amerikanska racerbanorna och kom att bli effektiv även på klubbracingscenen i Europa.

Men det stod snart klart att modellen körde in i väggen runt 240 km/h. Aerodynamiskt var den en relik med sin upprättstående vindruta och det var tydligt – om man skulle nå framgång på hypersnabba banor som Spa, Monza, Reims och Le Mans var man tvungen att göra något drastiskt. Enzo Ferrari hade gjort det redan 1962 med sin 250 GTO, en modell som först fick avslag att klassas som GT-bil enligt internationella bilsportförbundet. Den betraktades som en racing-special, en prototyp, som aldrig skulle tillverkas i de nödvändiga 100 exemplaren som reglerna föreskrev.

Men Enzo stod på sig och fann en lösning. I extrautrustningslistan för Ferrari 250 GT erbjöds det snart alternativa karosspaneler – vilket i slutet blev avgörande för att GTO skulle godkännas. Plötsligt var den bara en GT med annan kaross. GTO tog GT-klassen med storm och vann VM redan under första säsongen den tävlade och man kan säga att omvärlden snabbt fick upp ögonen för den radikala regeltolkningen. Så även Carroll Shelby.



Ursprungsformen saknade den där spoilerläppen, en detalj som tillkom för att skapa högfarts-stabilitet under tävlingar på racerbanan Spa-Francorchamps. Pete Brock hade den där läppen med i planen redan från början, men det krävdes en missnöjd Phil Hill för att få den på plats.

När jag väl lyckats stänga munnen och slutat dregla över karossformen, tagit plats i den enkla stolen och tittat mig omkring så märks det direkt – här finns bara det absolut nödvändigaste. Den från utsidan så läckra karossformen ser jag baksidan av vart jag än vänder blicken, här finns varken ljudisolering eller ens någon form av klädsel. Inte ens startnyckel ska det visa sig. Instrumentpanelen är en bockad aluminiumplåt, dessutom helt plan. Mätarna och vippströmbrytarna är de enda detaljerna. Så naket, så rått.

Känslan av typisk amerikansk racer förmedlas. Samtidigt måste det sägas, karossen är ett enda flöde av kurvaturer. Stiliserad och kraftfull på samma gång. Och komplicerad. Dörren skär rakt igenom skärmkanten samtidigt som formen över bakhjulet böljar upp med start i dörren. Enda raka linjen verkar vara ovankanten av tröskelpartiet, alla andra linjer verkar vara på väg åt något håll hela tiden.

Lägg därtill lösningarna som växte fram efter hand – luftintagen. Förarna klagade på extremt varm kupé varpå kylintag till både instrumentpanelen och pedalutrymmet växte fram. De har inte alls integrerats i formen utan klappats på nästan lite demonstrativt.

Jag slår på soppapumparna och trycker på startknappen och så fort motorn tänder till så ger jag lätt gaspådrag och V8:an exploderar till liv. Ljudet tar över, karossen blir som en resonans-låda och inte ens i min vildaste fantasi kunde jag tänka mig att 289:an kunde låta så mycket. Sjukt hårt! Väl ute på vägen överraskas jag över hur solid bilen känns, hur exakt den upplevs och kanske viktigast av allt – hur mycket den påminner om en äkta Cobra.

Förra gången jag körde Cobra så var det på bana med en hårdtrimmad 289 i Goodwood Revival-utförande, vilket är så nära denna bil man kan komma – fast med öppen kaross. Nu ska det sägas, i dag kör vi på allmän väg och åker inte alls i samma tempo, men det här känns bra. Riktigt bra. Det torra och hårda ljudet är hur läckert som helst. Jag försöker utan hörselproppar, men det går inte. Med propparna i så dånar det fortfarande ofantligt.

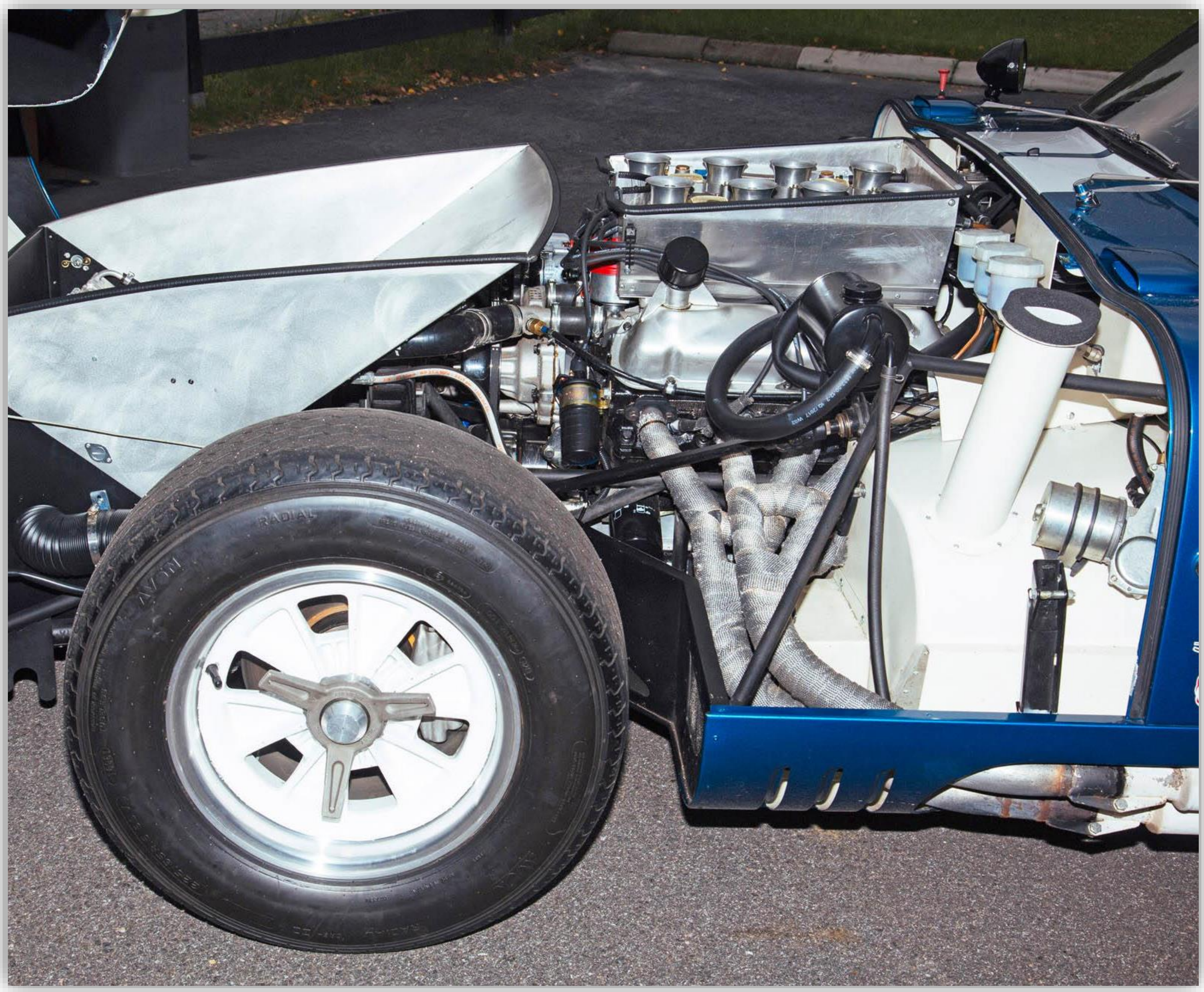


Svartlackerad aluminium, men utrymmet runt fötterna är vitt.
Skön träratt från Motolita och friskluftsintag alldeles till vänster om densamma.

Enligt förra ägaren och bilbyggaren ska motorn ge knappt 350 hästkrafter på bakhjulen vilket räcker och blir över en dag som denna. Accelerationen är underbar och den fyrväxlade lådan är skönt tung att hantera mellan sina exakta steg. Allra bäst blir det att accelerera fullt från 4 000 r/min bortåt 5 000 och förbi. Vilken fartupplevelse! Samtidigt så går det inte att slö-köra, då trivs bilen inte alls – oavsett hastighet. Motorns trimningsgrad är för hög, kamaxeln för aggressiv och den tekniska nivån på förgasare och tändning för låg för att kunna kombinera följsam kraftutveckling med maximal prestanda. Det får bli antingen eller. Och då väljer man självklart fullt ös.

Den stålhårda känslan, som den tidstypiskt trimmade motorn med sina fyra stående Weber-förgasare förmedlar, är alltjämt klockren. Och ljudet från det näst intill odämpade systemet? Jag ber om ursäkt, superlativen tar pinsamt nog slut. Samtidigt är det ännu en gång intressant att konstatera hur konkurrenskraftig en, på pappret, simpel stötstångsmotor kunde vara. Tillverkad helt i gjutjärn dessutom. Bilen är skodd med Avons CR6 ZZ-däck, ett radialdäck med modern gummiblandning som ser ut som ett gammalt racingdäck. Alltså en klockren kombination för en bil som denna och resultatet blir att Shelby Daytona Cobra känns nästan klippstabil ute på vägen även i högre hastigheter.

Styrningen är relativt tung, men inte för tung och känslan i både ratt och chassi skickar tydliga signaler om att vridstyvheten är klart bättre här än i den öppna Cobran. Känslan av att bilen vrider sig under gaspådrag är inte alls lika närvarande och det går att förnimma en fastare inställning som består när den pressas. Daytona Cobra uppträder inte fullt lika delikat som en Jaguar E-type Lightweight, men erbjuder ett förtroendeingivande beteende kombinerat med ett jävlar anamma som alla de europeiska bilarna från tiden saknade.



Kolla motorplaceringen. Mittmotor!

Uppgiften att ta fram den mer aerodynamiskt korrekta karossen till Shelby Cobra föll på 27-årige Pete Brock, ursprungligen från norra Kalifornien. Som 19-åring anställdes han som den dittills yngsta designern vid GM:s designkontor och hans ursprungsskisser på nästa generation Corvette (ritade i november 1957) kom att stå till grund för kommande Stingray-modellen. Men Brock lämnade GM 1958, långt innan Stingray såg dagens ljus och blev 1961 Carroll Shelbys förste anställde.

I det färska företaget fick Brock göra allt från att jobba som instruktör vid den nyetablerade racingskolan till att designa logotyper och teamkläder samt ta fram utseendet på racingbilarna. Men det var under hösten/vintern 1963-64 som han kom att skapa sitt verkliga avtryck. Carroll Shelby visste mycket väl om Brocks bakgrund från GM och för att göra en lång historia kort så fick Brock i stort sett fria händer att skapa en karossform som gav betydligt högre toppfart.

Det skadade inte att 27-åringen hade ett uttalat intresse för aerodynamik. Under åren på GM hade han läst allt i form av aerodynamiska studier som gick att komma över – oavsett om det handlade om bil eller flyg. Att det skulle bli någon form av aerodynamiska hjälpmedel på karossen var bara en tidsfråga. Basen för projektet blev en krockad racing-Cobra 289 (chassinummer CSX 2014, kraschad på Daytona 1963).

LÄS MER: Första Shelby Cobra-bilen till salu



V8-motorn på 4,7 liter är byggd exakt så som FIA-reglerna för Shelby Daytona Cobra föreskriver, vilket resulterat i 348 hästar på drivhjulen.

Ken Miles var teamets ryggrad när det kom till förartalang. Han trodde på Brocks idéer och tillsammans gjorde de verklighet av skisserna – bokstavligt talat. För Miles satt på en stol i den nakna ramen när Brock började mäta för att sätta taklinjen på plats. Nästan som två hot rod-byggare som suger tag i sitt projekt, med skillnaden att Daytona Cobra skulle komma att vinna VM. Formen plockade inspiration från de europeiska racerbilarna såsom 250 GTO, Aston Martins prototyp-GT DP 214 och Maserati Tipo 151 vilket innebar mindre frontyta med inklädda strålkastare, svepande former med lägre luftmotstånd och kanske framför allt – mer vinklad vindruta och tydligt avkapad form baktill på bilen.

En träform växte fram på rekordtid och under första veckan i december 1963 tog California Metal Shaping över det tidspressade projektet. Blott två veckor senare var den första karossen klar på vad som skulle bli prototypen med chassinummer CSX 2287. Redan den 1 februari 1964 rullade den nakna aluminiumskapelsen ut på racerbanan Riverside för första testerna. Under det nybyggda skalet, som än så länge inte hade fått sin spoiler över bakpartiet, vilade en Cobra 289 med allt vad det innebar.

Rörram där de två huvudrören var tre tum grova, tvärställda bladfjädrar fram och bak samt en raceprepärerad Ford 289 V8 på runt 380 hästkrafter, fyrväxlad låda och en diffbromsad Salisbury-bakaxel. Med andra ord lika mycket gammaldags som en konventionell Cobra. Men den nya bilen hade gjorts styvare. Det ska också sägas att Lasses bil är byggd exakt enligt originalspecifikationen. Det enda som skiljer från originalutförandet är Smiths-mätarna (Stewart Warner på 1960-talet) samt att denna bil har kollapsbar rattstång.



Konstruktionen med tvärställda bladfjädrar både fram och bak var så långt ifrån hi-tech man kunde komma även 1964.



Två arga vita pipor på varje sida. Ur dem strömmar ett ljud som är minst lika ilsket, dessutom med en volym som får allt annat att verka tyst.

När Ken Miles hoppade in för första testet så visste man inte riktigt vad som väntade. Men när han klev ur – kunde det verkligen vara sant? Varvtiderna och varvtalet på högsta växeln längs den långa rakstäckan – det måste vara något fel? Men tiderna stämde, redan vid första testet hade Miles kört snabbare än vad man någonsin dittills gjort med en Cobra. Men toppfarten? Miles beordrade mekanikerna att kontrollräkna kuggarna på kronhjul och pinjongdrev i bak-axeln, han var nämligen helt övertygad om att bilen hade fått en lägre utväxling än normalt. Men så var inte fallet – redan vid detta första test hade Miles nått en verklig toppfart på 294 km/h. Utan problem och utan aerodynamiska hjälpmedel.

Succén var ett faktum och Carroll Shelby var glad som en speleman. Om bara två veckor var det dags för premiärloppet Daytona 2000 och Shelby beordrade snabbt ut en press release där den nya utmanaren döptes till Daytona Cobra Coupé. Framgångståget fortsatte under kvalet vid Daytona, det blev pole position i klassen för den nu ljust vikingblå bilen framför ett koppel av Ferrari 250 GTO. Shelby Daytona Cobra hade etablerat sig själv, men fick dessvärre bryta från ledning efter en eldsvåda i depån.

Fem veckor senare vann bilen på Sebring och plötsligt var Shelby American Corporation i VM-ledning tack vare Daytona Cobra. Ford reagerade genom att skaka fram resurser till fortsatt tävlande, men bara de allra nödvändigaste slantarna. Teamet var vid den här tiden helt över-belamrade med arbete och därför vände sig Carroll Shelby till Italien där resterande fem bilar skulle komma att byggas. Närmare bestämt hos Carrozzeria Gransport i Modena, inte långt ifrån Ferrari i Maranello.

Två chassin skickades dit direkt, men ett av dem var felbyggt från fabrik och därför kom den första av de italienska Cobra Daytona att ha en delvis annorlunda taklinje. Säsongen 1964 kom att bölja fram och tillbaka för Shelby American. På Spa i Belgien skulle F1-världsmästaren från 1961, amerikanen Phil Hill, köra Daytona Cobran, men redan under träningen klagade han på stabiliteten i högre hastighet. Resultatet blev att teamet för första gången monterade den där spoilern över bakpartiet och efter lite justerande så satte Hill nytt varvrekord i klassen.



Stolarna är inget under av någonting, allra minst på passagerarsidan.
Notera den skönt korta och knubbiga växelspaken.

Bilen blev som förbytt, men det räckte inte för att vinna då igensatta bränslefilter gav ännu ett brutet lopp. Då gick det bättre på Le Mans där klasseger över Ferrari och fjärde plats totalt plockade många sköna VM-poäng. Samma sak på Goodwood i TT-loppet som innebar en enkel seger för Daytona Cobra efter att de bägge snabbaste GTO:erna hade krockat bort varandra. Ibland ska man ha lite flyt också.

LÄS MER: [Mer om Ferrari 250 GTO]

Det visade sig med all önskvärd tydlighet att bilen hade vad som krävdes för att vinna, men det skulle ändå inte räcka. Inte 1964 när Ferrari var med i leken och avgörandet kom på ett rent politiskt plan. Enzo Ferrari insåg att 250 GTO inte skulle räcka till på snabba Monza. Därför försökte han ännu en gång få igenom 250/275 LM som GT-bilar, vilket inte lyckades denna gång heller. Kanske för att bara sex bilar hade tillverkats när det krävdes 100?

Oavsett så reagerade Ferrari med bestörtning och hotade att dra sig ur tävlingarna på Monza, något som skulle drabba arrangörerna otroligt hårt. Resultatet blev något makabert. Arrangören valde att blidka Ferrari genom att stryka klassen där Daytona Cobra kunde plocka poäng och plocka in ett race där 250/275 LM kunde tävla.

Exakt hur saker och ting egentligen gick till är svårt att säga så här drygt 50 år senare, men kontentan av det hela blev att Shelby förlorade möjligheten att kämpa om VM-titeln. Ferrari vann sin tredje raka VM-titel med 250 GTO och Carroll Shelby fick surt åka hem och slicka såren. Bittert. Men när vi ser tillbaka så måste man imponeras över framgångarna för ett team som körde sin första racingsäsong, med en oprövad racerbil där varje bana var ett oskrivet blad. Att komma så nära en seger är en enorm succé i sig, inte minst då de tog fighten med Ferrari som var dåtidens verkliga gigant i sammanhanget – och faktiskt slog dem flera gånger om.



Stående pedaler! Fotutrymmet blev varmare än en bastu,
därför fixade teamet snart luftintag – syns högst upp till vänster.

Det tydligaste beviset är fjärdeplatsen totalt på Le Mans 1964 som även innebar nytt varvrekord i klassen. När Daytona Cobra kom tillbaka 1965 så fick brittiska Alan Mann Racing driva racingsatsning i Europa. Shelby var helt upptagna med GT40-programmet och direktiven till Alan Mann var tydliga. ”Vinn utan att ta risker. Ge förarna tydliga instruktioner och framför allt – håll dem i schack. Det här ska vara en teamvinst, inga interna fighter. Helst inga fighter alls!”.

Med Ferrari ur bilden och alla sex bilarna nu färdigbyggda (byggda i den märkliga chassinummerföljden CSX 2287, 2299, 2300, 2601, 2602 och 2286) så började året klockrent med segrar i klassen på såväl Daytona som Sebring. Det sistnämnda loppet höll på att regna bort helt och hållet med rent sjuka vattenmängder längs banan och i depån. Men det stoppade inte Daytona Cobra från att vinna.

Sedan skeppades bilarna över till Europa och plötsligt så är det den 4 juli 1965. Två numera Guardsman Blue-lackerade Daytona Cobra med vita ränder är på väg att ta hem den första VM-titeln för en amerikansk bil. Genom att köra så långsamt det bara går och ändå vinna. En titel är en titel, den kan man aldrig ta ifrån Daytona Cobra. Men det är den bakomliggande historien och resultaten säsongen 1964 som jag kommer att ta med mig härifrån. Det, och ett sjuhelsikes ringande i öronen!





Uppgiften att ta fram den mer aerodynamiskt korrekta karossen till Shelby Cobra föll på 27-årige Pete Brock.

Shelby Daytona Cobra 289 Coupé 1964

Pris Ursprungligt pris (1964): De sex originalbilarna såldes aldrig som nya. Uppskattat pris (2018): Äkta bil? 100 miljoner kronor? Kostnaden att bygga en HTP-klassad historisk racingreplika likt denna beror helt och hållet på hur mycket du gör själv. Köpa färdig? Minst 2,5 miljoner kronor.

Motor Bensin, fyrtakt. Åttacylindrig längsmonterad V-motor, centralt monterad kamaxel. Fyra stående Weber-förgasare. Borrning/slag 101,6/72,9 mm. Cylindervolym 4 727 cm3. Max effekt, bromsad till 348 hk/259 kW vid 6 500 r/min på bakhjulen vilket borde motsvara runt 415-420 hk i motorn. Max vridmoment cirka 500 Nm vid 4 500 r/min.

Kraftöverföring Frontmotor, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell.

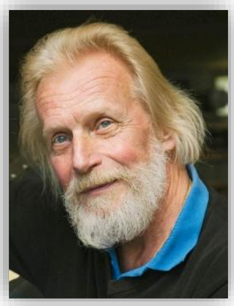
Hjul Magnesiumfälgar 15 tums storlek, fram 7,5 tum breda och bak 9 tum. Däck 225/65 R15 fram, 245/60 R15 bak. Avon CR6 ZZ radialdäck för gatbruk.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 229, längd 422, bredd 173, höjd 122, spårvidd fram/bak 131/133. Tomvikt 1 050, tjänstevikt 1 200 kg. Tank 120 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h cirka 5,5 s. Toppfart runt 290 km/h.

Bränsleförbrukning Uppg. saknas.

Ägaren



Lasse Johanssons bilhistorik är som en motorvärldens idolbok. Senaste tillskottet i denna artikel skäms inte för sig heller!

Klassiker

3. Grattis Ford Maverick!

Publicerad 18 maj 2009

Text Carl Legelius

I dag när Erik har namnsdag vill vi göra dig uppmärksam på Ford Maverick.



Maverick är detsamma som omärkt och därmed lite vildstrosande boskap utan egentlig ägare. Lite wild and crazy sådär, vilket inte direkt var kännetecknande för den kompaktbil Ford lanserade 1969 med just den modellbeteckningen.

Modellen tillverkades också i Mexiko och Kanada och på sluttampen även i Brasilien. I grunden var det en Ford Falcon 1960 och själva chassit utvecklades inte nämnvärt tills det var nedläggningsdags 1977.

Maverick ersatte just Falcon och kan sägas vara ett storasyskon till Pinto, som den inte minst anslöt sig till designmässigt. Självfallet var Maverick bakhjulsdriven, lika finessfri som pålitlig.

Raka sexor under huven, men också V8. Maverick fanns även som en Mercury-klon och den hette då Comet.

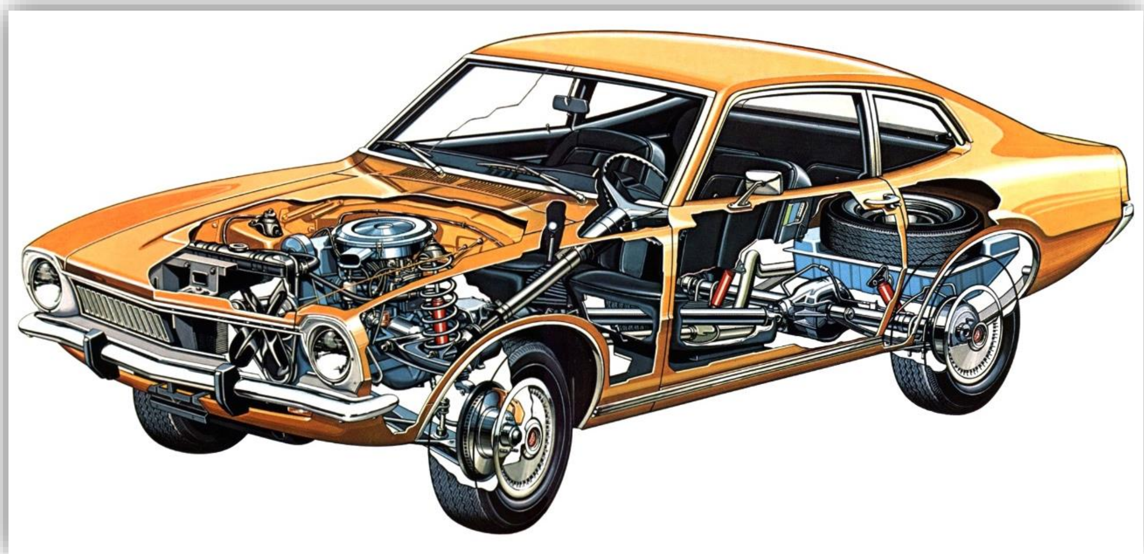
Maverick hade en del ovanliga beteckningar på kulörerna i början. Vad sägs om: Anti-Establish Mint, Hulla Blue, Freudian Gilt och Gulfstream Aqua.

Namnet Maverick har även dykt upp på senare Fordmodeller, bland annat den europeiska versionen av SUV:en Ford Escape samt versioner av Fordskyltade Nissan-bilar.

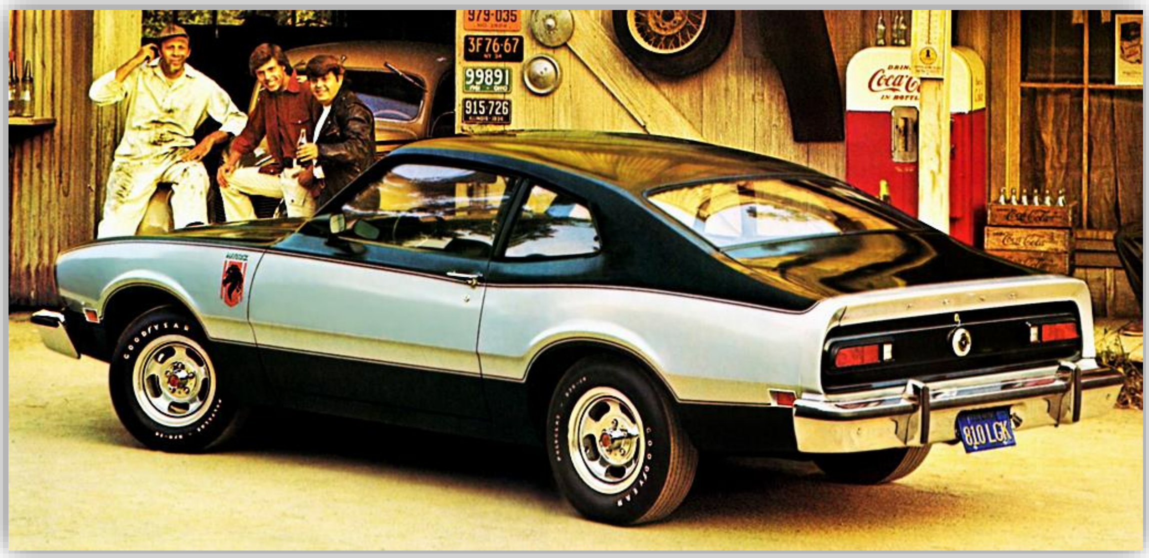
Men dem struntar vi fullständigt i här och nu.



Special Editions är det smartaste sättet att sälja en menlös bil på.
Grabber. Fränt. Svarta fartränder. Också fränt. Grabber fanns mellan 1971-75.



Maverick BR-spec 1973–79



Maverick 2-door Sedan 1976



Maverick 3-door 1988–97



Maverick 3-door 1993–96



Maverick 5-door 1993–96



Maverick 3-door 1996–99



Maverick 2000–04



Maverick 2004–07

SLUT